



SUBARU BRZ

NEBOJTE SE AUTOMATU

Rouhačství? Apokalypsa? Divná volba? **Richard Herbich** hledá odpověď na otázku, zda má BRZ smysl i s automatem.

Za ten týden se mi to stalo několikrát. Pochlubím se, že mám na test Subaru BRZ. Nadšení. Pak příznám, že má automat. Druhá strana smutně svěsí koutky a lítostivě mě poplácá po zádech. Pro většinu lidí je to naprosto nepochopitelná volba, ale věděli jste, že první várku BRZ prodaných na našem trhu tvořily víc než z půlky automaty? Není to tak špatná volba, jak by se vám mohlo na první pohled zdát. Tohle je totiž skvělé auto, s manuálem sice lepší, ale jiná převodovka nějak fundamentálně nemění jeho hravost a fungování. Začíná to skvělou pozicí za volantem, kdy vás pevně obejmě sportovní sedáčka a vy sedíte s nohama kupředu téměř

na podlaze. Při rozjezdu z místa vám možná přijde, že auto chybí síla, ale tohle je atmosférický boxer, který musíte točit. Jakmile otáčky překonají nějakých pět, pět a půl tisíce, auto je velmi svižné a skvěle reaguje na plyn. Automat při normální jízdě řadí logicky, kickdowny nepošlou otáčky k omezovači, a když pustíte plyn, rychle odhokká na co nejvyšší stupeň. Ano,

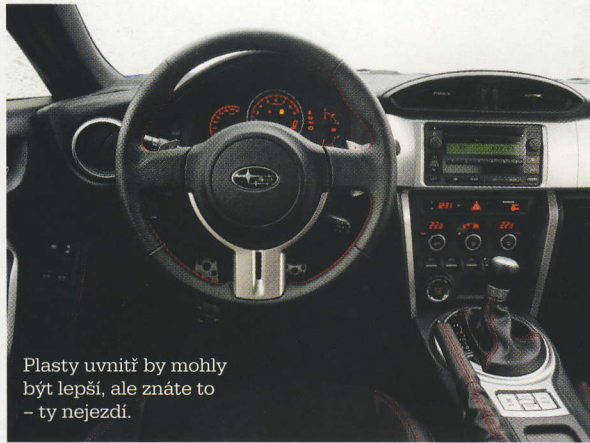
Technické údaje

Subaru BRZ AT
Motor: čtyřválec,
Objem: 1998 cm³
Výkon: 200 koní
 v 7000 ot./min.
Toč. moment: 205 Nm
 v 6400–6600 ot./min.
0–100 km/h: 8,2 s
Max. rychlost:
 210 km/h
Hmotnost: 1328 kg
Spotřeba: 7,1 l/100 km
Cena: 849 000 Kč

není tak svižný jako třeba dvouspojkové převodovky od Volkswagenu ani nemá tolik kvalitů, ale svou práci odvede. Když převzmete kontrolu nad situací přes pádla pod volantem, čekání na změnu stupně není bůhvíjak dlouhé. Samozřejmě, tahání za pádla není tak uspokojivé jako poctivá práce s pedály a strefování meziplnů. Ale zábavu vám nijak nekazí, to je nutné zdůraznit.

Toto konkrétní BRZ mělo sadu oficiálních dílů přímo od STI. V pořadí důležitosti: flexibilní výtuhu podvozku, lepší zadní





Plasty uvnitř by mohly být lepší, ale znáte to – ty nejzdí.

BRZ s díly od STI je to nejlepší, co můžete mít. Dokud nebude silnější verze...



ramena s unibalem, rozpěrnou tyč, výfuk s koncovkami o průměru 114 milimetrů a bodykit, který se skládá z předního a zadního spoileru, prahů plus odtrhové hrany zadního křídla. Podvozkové díly dělají z BRZ ještě ostřejší okruhovou i okreskovou zbraň. Všimnete si, že je při nájezdech do zatáček odhodlanější a hbitější, také se lépe drží asfaltu. V kombinaci s rychlým a přesným řízením je radost lovit apexy, hrát si s přenosy hmoty, balancovat na plynu a sledovat, jak dobře a srozumitelně vám auto odpovídá. Cit v brzdách je

také parádní, dají se velmi přesně dávkovat. Bodykit dělá z už tak přitažlivého auta nepřehlédnutelnou záležitost, připravte se na hromady zvědavých pohledů. Výfuk má zajímavý basový zvuk, ale nejsem si jist, jestli není při klidném cestování až moc hlučný. Každopádně žádný z těchto dílů, které dělají z BRZ lepší auto, není drahý. Výztuha stojí třináct a půl tisíce, ramena osm a patnáct tisíc, lauf sedmnáct a půl tisíce, rozpěrná tyč osm. Vše legální a odladěné u Subaru. Automat smysl určitě má. Neříkám, že pro každého, ale pokud chcete frajerské kupé a nemáte zábavně-řidičské ambice, poslouží vám velmi dobře na delších cestách. Nebo když chcete svůj stroj půjčovat manželce. Důvodů může být spousta. Auto si s ním

řekne o nějakých sedm až osm litrů na sto, což je na dvousetkoňový benzín naprosto v normě. Nadšenec vždycky sáhne po manuálu, ale automat vám nesebere radost ze schopného podvozku, charakterního motoru ani zadokolkování. Je to boží auto, nehleďte na převodovku. A s díly od STI ještě lepší.



PRO

Lehká zadokolka se samosvorem. Paráda!

PROTI

Automat není tak rychlý jako dvouspojky.

Plus nahoru, minus dolů? Raději řadte pádly.